

Original Patent Text

IAP20 Rec'd 17 OCT 2005 27 DEC 2005

Kraftfahrzeugsitz

Die Erfindung bezieht sich auf einen Kraftfahrzeugsitz mit einer gepolsterten Rückenlehne und einem gepolsterten Sitz.

Durch die übliche Sitzposition des Kraftfahrers im Fahrzeug kommt es zu einer Außenrotation des rechten Oberschenkels, der also nach rechts außen fällt bei in Deutschland üblichen Fahrzeugen. Dies führt nicht nur zu Beschwerden im Hüftgelenk, sondern auch zu Verspannungen im Oberschenkel, Hüft-Becken- und Lendenwirbelsäulen-bereich. Auch kann es zu Schmerzen am Bein und zur Behinderung der Blutzirkulation kommen, wenn der Oberschenkel an die Mittelkonsole herangelangt.

Schließlich treten Verkrampfungen im Rücken und statische Beschwerden im Lenden-Becken-Hüftbereich auf. Im Endeffekt führt dies zur Ermüdung des Kraftfahrers und diese Art der Ermüdung ist unter Umständen eine Mitursache des sog. Sekundenschlafes.

Aufgabe der Erfindung ist die Vermeidung der Außenrotation des Oberschenkels des Fahrers beim Autofahren. Erreicht wird dadurch eine entspanntere Sitzposition, die Verkrampfungen im Bein und im Rücken verhindert bzw. vermindert. Erreicht wird dies dadurch, dass auf der Sitzfläche eine randständige Überhöhung der Sitzfläche in Form eines Stützteils angeordnet ist.

Der Sitz gemäß der Erfindung ist mit einer Rotationsstütze als randständige Überhöhung auf der rechten Seite des Fahrersitzes bei linksseitig gesteuerten

Fahrzeugen vorgesehen, die die Lage des Oberschenkels korrigiert. Bei einer bevorzugten Ausführungsform ist der Stützteil im vorderen Bereich des Sitzes in Höhe des Knies bzw. Oberschenkels angebracht und läuft von dort aus nach hinten aus.

Die in den Sitz und die Polsterung integrierte Stütze kann variabel ausgestaltet sein, also beispielsweise durch innen liegende Verstellteile, mechanisch, pneumatisch oder elektrisch verstellbar sein, um auf diese Art und Weise die Beinstellung individuell variieren zu können, um das System auf den individuellen Benutzer einstellen zu können.

Diese Problematik wird durch sämtliche Ausgestaltungen der bekannten Autositze nicht erfasst.

Die Erfindung wird nachstehend anhand der Zeichnung beispielsweise erläutert.

Fig. 1 zeigt eine Vorderansicht eines Kraftfahrzeugsitzes gemäß der Erfindung.

Fig. 2 zeigt eine Draufsicht auf den in Fig. 1 gezeigten Kraftfahrzeugsitz.

In den Figuren ist mit 10 die Rückenlehne eines Kraftfahrzeugsitzes bezeichnet. Der eigentliche Sitz weist eine Sitzfläche 11 auf.

Derartige Sitze sind hinlänglich bekannt, wobei in den Figuren an eine Dreiteilung der Rückenlehne 10 und des eigentlichen Sitzes 11 gezeigt ist, so wie dies häufig bei Kraftfahrzeugsitzen angetroffen werden kann.

Mit 12 ist in den Figuren ein Stützteil bezeichnet, der an der rechtsseitigen Begrenzung (vom Kraftfahrer aus gesehen) der Sitzfläche 11 angebracht ist. Er hat im Querschnitt eine im Wesentlichen dreieckige Form, allerdings mit

Abrundungen. Aus der Blickrichtung von oben her (Fig. 2) hat er im Wesentlichen Nierenform, d. h. er kann von der Kante der Fläche 11 her nach hinten hin, zur Rückenlehne hin, sich verjüngen.

Mit 13 sind als zylindrische Teile Ober- und Unterschenkel sowie der Fußbereich einer an sich nicht gezeigten Person bezeichnet. Diese Art der Darstellung lässt erkennen, insbesondere bei Betrachtung der Fig. 2, dass die gefürchtete Außenrotation des Oberschenkel des Fahrers nicht auftreten kann, stattdessen bleiben Oberschenkel und Unterschenkel in ausgerichteter Lage zueinander.

Die in den Figuren gezeigte Ausführungsform des Kraftfahrzeugsitzes ist für einen Personenkraftwagen gedacht, bei dem der Fahrer an der linken Seite des Fahrzeuges sitzt und mit seinem rechten Fuß Brems- und Gaspedal und betätigt. Für den Linksverkehr vorgesehene Kraftwagen werden entsprechend spiegelbildlich mit dem Stützteil 12 ausgestattet.

An der der Längsachse des Kraftfahrzeuges näheren Seite des Fahrersitzes ist im mittleren bis vorderen Bereich der Sitzfläche gemäß der Erfindung eine randständige Überhöhung vorgesehen, die nach vorne und hinten ausläuft und so die Außenrotation des Oberschenkels des Fahrers reduziert bzw. verhindert. Diese Rotationsstütze kann variabel ausgestaltet sein (mechanisch, pneumatisch, hydraulisch oder elektrisch verstellbar), um so die Beinstellung zu variieren und eine Anpassung an anatomische Unterschiede zwischen den einzelnen Kraftfahrern zu ermöglichen.

Patentansprüche

1. Kraftfahrzeugsitz mit einer gepolsterten Rückenlehne und einem gepolsterten Sitz, dadurch gekennzeichnet, dass auf der Sitzfläche (11) eine randständige Überhöhung der Sitzfläche in Form eines Stützteils (12) angeordnet ist.
2. Kraftfahrzeugsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Stützteil (12) in den gepolsterten Sitz integriert oder als separater aufsetzbarer Nachrüstteil ausgebildet ist.
3. Kraftfahrzeugsitz nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Stützteil (12) eine von vorn her nach hinten sich verjüngende Gestalt aufweist.
4. Kraftfahrzeugsitz nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Stützteil (12) in seinen Außenabmessungen verstellbar ausgebildet ist.

Zusammenfassung

Die Erfindung bezieht sich auf einen Kraftfahrzeugsitz mit einer gepolsterten Rückenlehne und einem gepolsterten Sitz. Auf der Sitzfläche (11) ist eine randständige Überhöhung der Sitzfläche in Form eines Stützteils (12) angeordnet. (Fig. 1).

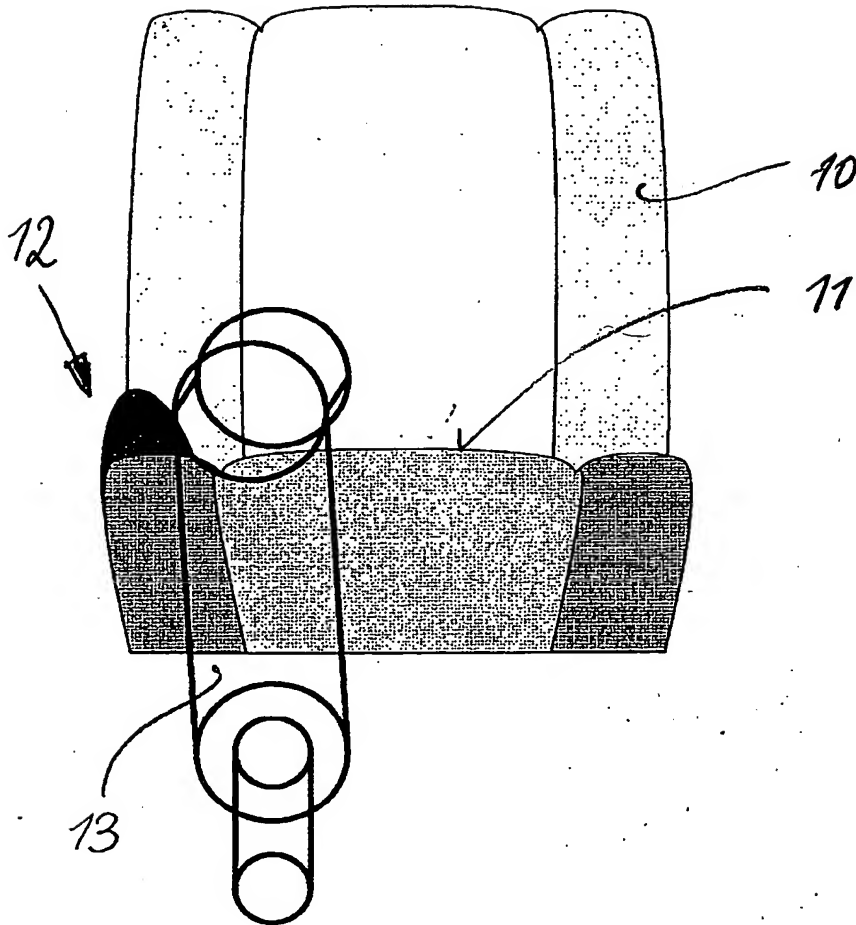
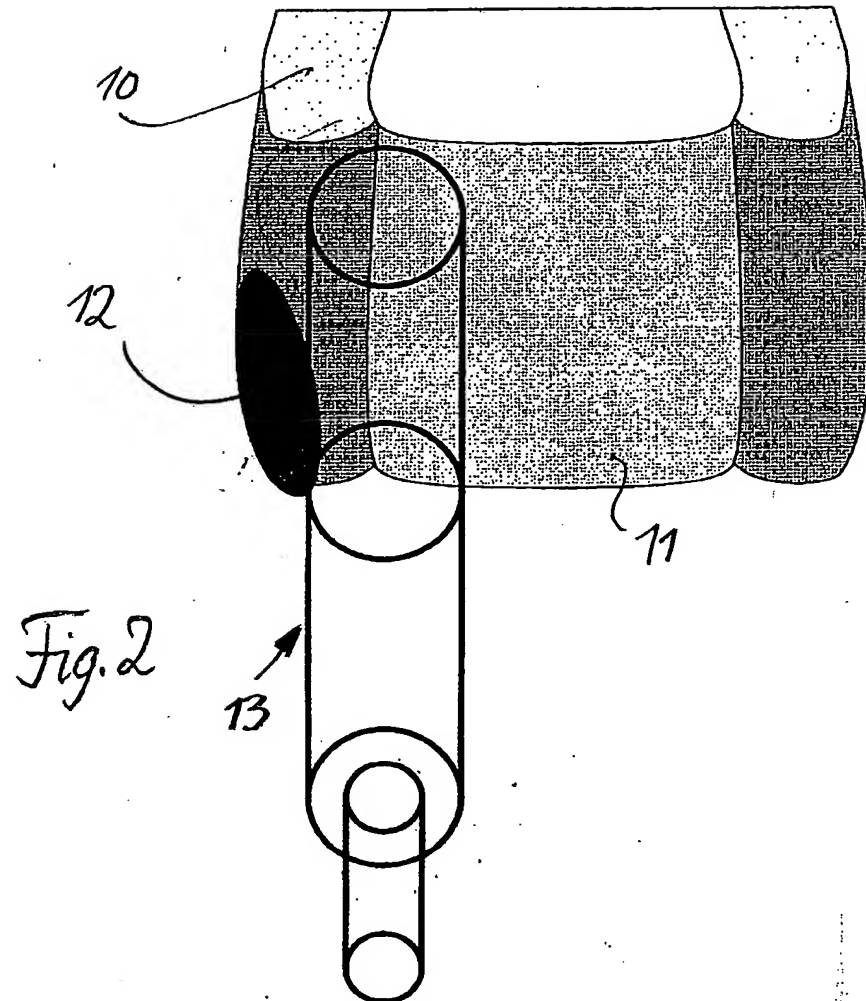


Fig. 1



IAP20 REGISTRATION 27 DEC 2005

Patentanspruch

Anwendung eines Kraftfahrzeugsitzes mit einer gepolsterten Rückenlehne, einem gepolsterten Sitz und mit einer randständigen Überhöhung der Sitzfläche in Form eines Stützteils (12) zur Vermeidung der Außenrotation des Oberschenkels eines Kraftfahrers beim Autofahren, wobei der Stützteil (12) eine von vorn her nach hinten sich verjüngende Gestalt aufweist und in seinen Außenabmessungen verstellbar ausgebildet ist und wobei der Stützteil (12) in den gepolsterten Sitz integriert oder als separater aufsetzbarer Nachrüstteil ausgebildet ist.

CLAIM AS AMENDED UNDER ARTICLE 19